Autos inolvidables



ARGENTINOS



Citroën 3CV – 1971

La Rana que vino de París



SALVAT

Citroën 3cv

Si bien nació antes de la Segunda Guerra Mundial, su llegada al mercado fue en 1948. Su arribo a La Argentina se demoró otros diez años, ya que por su escaso peso, penaba impositivamente.

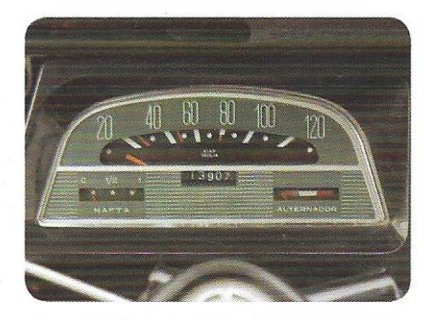


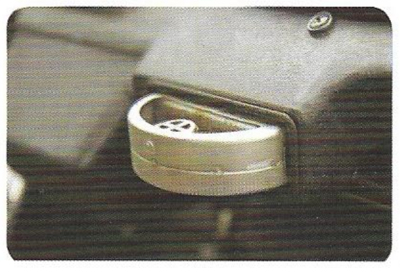
EL SALTO DE LA RANA PARISINA

Austero y sencillo, fue tremendamente aceptado por un público que ya empezaba a entender que existía todo un mundo fuera de los grandes autos americanos.
Le esperarían casi dos décadas de exitosa producción nacional.

Citroën 3cv

Una figura inconfundible para ganarse el corazón de la clase media; en base a su diseño pero también a su bajo consumo de combustible. Sencillo y rendidor.





DETALLES

Velocímetro detrás del volante, con tope de velocidad en 120 km/h. Esta versión de 1972 llegaba casi a los 113 km/h. Cenicero en el torpedo, casi frente al acompañante.

Citroën siempre se caracterizó por ser una marca innovadora, revolucionaria y creadora de autos inolvidables. En Argentina, el 2CV/ 3CV logró respetar esa esencia, y además se metió entre la clase media. Gran parte de esa popularidad se la otorgó Quino, al elegir un 3CV para motorizar al papá de Mafalda. Si la niña de rulos fue un símbolo de la clase media argentina de los ´70, el 3CV fue parte de la construcción de esa identidad. Qué decir de su diseño, de su confiabilidad, del sonido inconfundible de su motor. Dejó una huella imborrable en todos los mercados en los que se vendió, incluído en nuestro país, en donde fue fabricado durante 19 años bajo la firma Citroën y, 7 más bajo IES. Como la mayoría de los modelos que se fabricaron en el país, el 2CV primero fue importado (desde Francia y Bélgica), para comenzar su producción en 1960. No hay registros precisos, pero se cree que ya a mediados de los ´50 rodaban por las calles porteñas algunos 2CV que habían sido importados de manera particular. El modelo 3CV se presentó como una evolución en 1969, y convivió con el 2CV un par de años. Este ejemplar corresponde a 1972, y uno de los cambios más resonantes con respecto al modelo original fue la apertura de las puertas delanteras, que en el 3CV pasaron a ser del tipo convencional en vez de suicidas. Entre las características principales del vehículo se destaca el portón trasero, el techo de lona rebatible, la apertura de las ventanillas delanteras, y la entrada de aire debajo del parabrisas. Además del

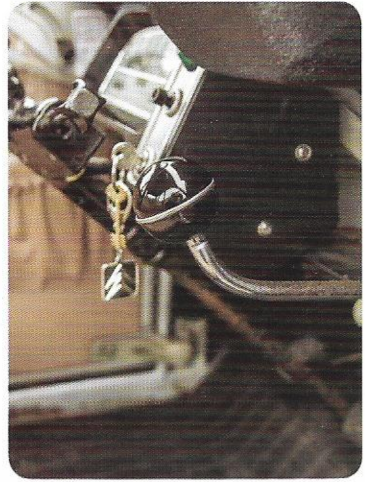
INTERIOR

El volante era enorme, llegando casi a la mitad del habitáculo. Pocos comandos, e información indispensable en el pequeño panel. Del lado del acompañante casino hay accesorios, salvo el cenicero yun amplio espacio para guardar objetos.



CAMBIOS

La transmisión de cuatro velocidades, con la característica pero extraña configuración, y el embrague centrífugo. La primera marcha no era sincronizada.



diseño, diferente a todo lo conocido, se destacaba por su bajo consumo de combustible. El motor de dos cilindros y 602 cm3 brillaba por su rendimiento en la ciudad y por su eficiencia. Según los test de la época, a 60 km/h gastaba 5,5 litros cada 100 kilómetros, mientras que a 100 km/h el consumo se elevaba hasta 6,6 litros cada 100. La velocidad máxima era de 113 kilómetros por hora. Una de las principales innovaciones respecto del 2CV fue en el interior. Dejó de ser tan "minimalista" y sumó atributos, sin dejar de ser un vehículo sobrio y de equipamiento básico. Otro gran cambio fueron las butacas, mucho más confortables que las que traía su antecesor. Confortable

VENTANILLAS

Uno de los sellos distintivos del modelo fue la apertura de las ventanillas delanteras. La mitad inferior pivotaba hacia arriba para trabarse juntoa la mitad superior. Las traseras también pivotaban, pero sólo unos grados en sentido longitudinal.





BUTACAS

Uno de los puntos más destacados. Eran mullidas y muy confortables, salvo en la parte central de la fila trasera.

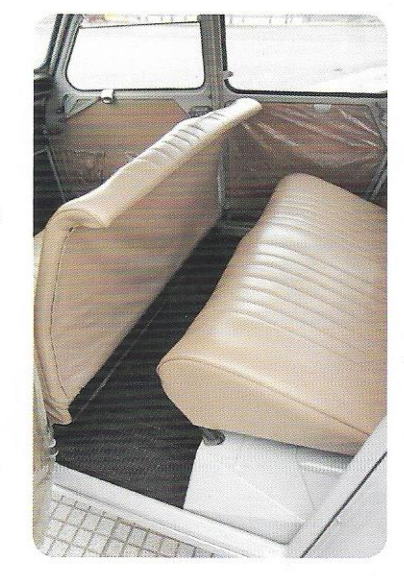






Se fabricaron 76.164 unidades del 3CV, entre 1969 y 1979. El año 1972 fue uno de los más prolíficos, con 8.048 unidades vendidas.

era también su andar, gracias a las mullidas suspensiones. Desde luego, penalizaban su comportamiento en ruta, con un notorio rolido de carrocería en curvas. Pero para la ciudad, que placer era flotar en el vaivén del recorrido de las suspensiones. Una muestra más de que la trascendencia de un modelo a veces está en los pequeños detalles.



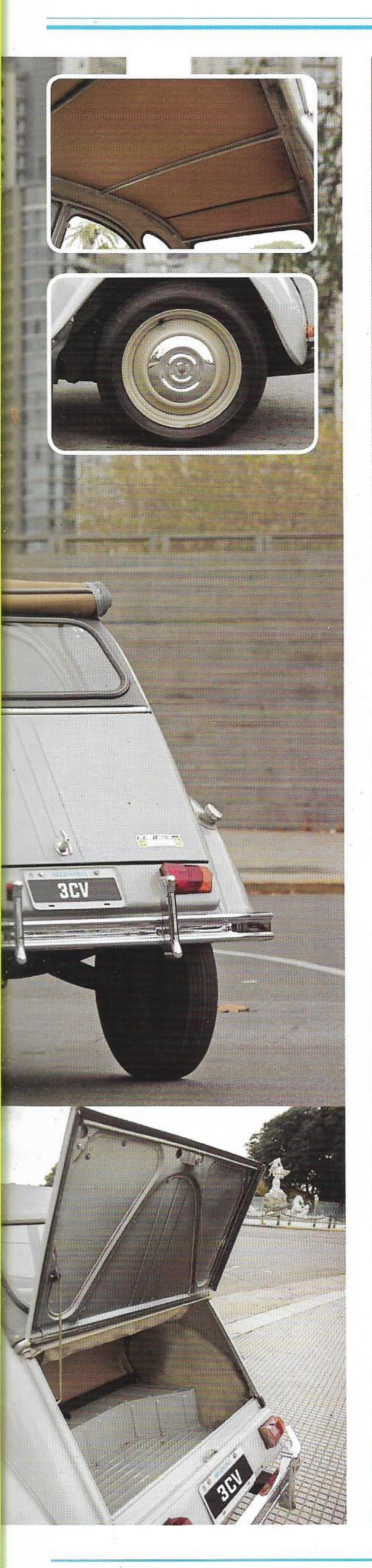


IDENTIDAD

Los faros delanteros, rasgo típico de los autos de los años ´40. A la izquierda, la original manija para abrir las puertas desde adentro.

FIGURA DESTACADA

El portón trasero marcó la diferencia, porque le daba una versatilidad poco común para la época. La capacidad del baúl era muy buena, justamente gracias a la altura que permitía la zona de carga, muy superior a los baúles convencionales.
El doble chevrón dominando la trompa del pequeño utilitario.



PARA TODO GUSTO Y UTILIDAD

El primero





El 2CV, lanzado en 1948, tardó mucho en llegar a nuestro país, porque hubo que esperar un cambio de régimen impositivo que hasta 1955 penaba a los vehículos que pesaban menos de una tonelada. Arribó finalmente en 1958, dos años antes de empezar a ser ensamblado. La parrilla grande, las branquias laterales del capó y la apertura de puertas "contraviento" eran sus más importantes características. Tenía una cilindrada de 425 cm³ y 12 HP de potencia, con caja de cuarta.

Evolución

Al año de fabricarse localmente, el 2CV tuvo cambios estéticos, sobre todo en la trompa. La parrilla se redujo notablemente en dimensiones y desaparecieron las salidas de aire laterales. Pero mantuvo el parante C sin ventana y la forma de apertura de puertas, además de la mecánica.

De lujo





La tercera ventana (en el parante posterior) apareció en 1963, pero hubo que esperar tres años más para ver una versión que se destaque por su equipamiento. Esta incorporaba tapizados de cuerina, nuevo tablero y volante, y limpiaparabrisas eléctrico. Mantenía la cilindrada de 425 cm³ pero con una potencia ya de 14 HP.



Furgoneta

Las versiones para trabajo llegaron al mismo tiempo que el auto. La furgoneta era una especie de pick-up con caja cerrada y una capacidad de carga de 250 kg. La mecánica era la misma del sedán. Hubo furgoneta 2CV y 3CV.

Pick-up





Entre 1964 y 1965, se ofreció la pick-up 2CV, que era una camioneta con caja abierta. Su vida comercial fue corta porque como no contaba con restricciones de espacio, la cargaban a mansalva y sufría más de la cuenta.



El último

El primer 3CV, que convivió unos años con el 2CV, salió en 1969. El denominado M-28 fue el último de todos, vendido entre 1978 y 1979. Contaba con franjas decorativas laterales, llantas con orificios, nueva tapicería, y asientos con correderas. Su motor de 602 cc. ya tenía 32 HP, con el que orillaba los 120 km/h de velocidad máxima.

» TÉCNICA

La simpleza lo hizo grande

Al igual que el 2CV, sus principales atributos eran su bajo consumo, su versatilidad y su practicidad. La configuración de su mecánica permitía refacciones rápidas, fáciles y económicas.



MOTOR

Su cilindrada creció de 425 cm³ a 602, con el consecuente incremento de potencia: de 18 a 32 caballos.

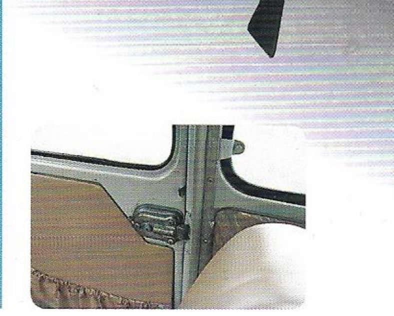


La denominación 3CV fue únicamente utilizada en Argentina, mientras que en el resto del mundo siempre se lo conoció como 2CV.



INTERIOR

El único cambio en el tablero respecto del 2CV es que el velocímetro acusaba 120 km/h de máxima.





EXTERIOR

Estéticamente cambiaron los farostraseros, tomados del Dyane 6, mientras que los giros delanteros pasaron a ser rectangulares hasta 1975.

TRANSMISIÓN

La caja de cambios de cuatro velocidades era de diseño totalmente nuevo, basada en la caja del Ami 6 francés.

CARACTERÍSTICAS

MOTOR
Naftero, delantero horizontal. Dos cilindros horizontales y opuestos, válvulas a la cabeza. Refrigeración por aire. Alimentación por carburador Solex descendente.
Cilindrada: 602 cm³
Diámetro y carrera: 74 x 70 mm
Relación de compresión de 8.5:1
Potencia: 32 HP a 6.700 rpm
Torque: 4,2 kgm a 3.500 rpm

TRANSMISIÓN
Tracción delantera. Caja de cuatro marchas (2da, 3ra y 4ta sincronizadas), y marcha atrás.
Relación final: 3,87:1.
Palanca de cambios central

SUSPENSIÓN
Delantera: Independiente.
Trasera: Independiente.
Amortiguadores telescópicos hidráulicos.

FRENOS
A tambor en ambos ejes.

FABRICANTE
Citroën Argentina S.A

VELOCIDAD MÁXIMA
113,7 km/h

ACELERACIÓN
0-100 km/h: 45 seg.

FRENADO
A 100 km/h: 50 m

CONSUMO
Promedio: 17,8 km/l

DIMENSIONES

El Citroën 3CV mide 3.950 mm de largo, 1.480 mm de ancho, y 1.680 mm de alto. La distancia entre ejes es de 2.400 mm. Peso: 580 kilos.

CONFORT

En comparación con el 2CV, este modelo incorporó amortiguadores hidráulicos en las cuatro ruedas. Además, los tambores de frenos delanteros aumentaron a 220 mm. de diámetro.

Tecnología creativa



Fundada por André Citroën en 1919, fue la primera firma europea en utilizar una línea de montaje similar a la que utilizó Henry Ford. En una historia ocasionalmente ligada a terceros, como Michelin y Maserati, la alianza definitiva fue rubricada con el grupo hoy llamado PSA y que tiene a Peugeot como su contraparte. Pese a innegables vaivenes financieros, nunca dejó de innovar, dejando como legado la suspensión hidroneumática y la masificación de la carrocería autoportante, y la tracción delantera.



La historia de Citroën en el país tuvo varias etapas, pero sus inicios se remontan a casi un siglo atrás. No muchos conocen que ya desde la década del veinte llegaban las primeras unidades, con representantes oficiales que fueron cambiando y que sólo interrumpieron su flujo importador con la Segunda Guerra Mundial. Pero la gran aparición fue a fines de los cincuenta, cuando Citroën Francia decidió la instalación de una fábrica para construir el ya exitoso 2CV. Ese centro industrial fue emplazado en el barrio de Barracas, para continuar lo que tibiamente había comenzado en otra planta, la de Jeppener (Prov. de Bs. As.). La fábrica de la calle Zepita 3220 fue inaugurada en mayo de 1960 y llegó a fabricar también el 3CV, el Ami 8 y el Mehari. Cesó sus actividades en 1979, cuando la compañía se retiraba del país tras haber producido más de 220.000 vehículos.

En 1997 fue el gran regreso, ya de la mano del entonces grupo PSA Peugeot-Citroën, adquiriendo acciones de SEVEL, empresa nacional que estaba fabricando autos de las marcas Peugeot y Fiat. En 1999 comenzó a producir el Berlingo y, en 2007, el C4, anunciado con bombos y platillos como "el gran orgullo nacional". Actualmente desde ahí sale el C4 Lounge, el Berlingo y demás modelos de la marca Peugeot.

»

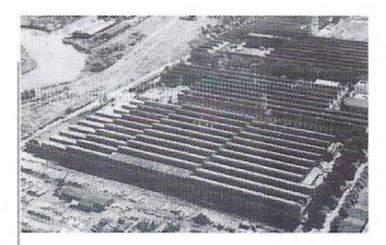
PLANTA PSA

Fachada del edificio administrativo principal de la planta Palomar, donde Citroën produce vehículos desde 1999.

C4 LOUNGE

Durante el Salón del Automóvil de Buenos Aires de 2013 Citroën Argentina lanzó el C4 Lounge, que reemplazó al sedán C4 anterior (había aparecido originalmente en 2007), con la incorporación de mayor equipamiento y un diseño más atractivo y moderno. La marca francesa abastece de este modelo a toda Latinoamérica.





PLANTA BARRACAS

Vista aérea de la planta de Barracas, que funcionó en la calle Zepita de la Capital Federal entre 1960 y 1979. Allí se produjeron los 2CV y 3CV (también en versiones furgoneta y pick-up), el más sobrio Ami 8 y el "aventurero" Mehari.

PRODUCCIÓN DEL 2/3CV (TODAS SUS VERSIONES)	
1960	120
1961	872
1962	3.972
1963	5.539
1964	6.954
1965	4.360
1966	6.495
1967	9.228
1968	12.012
1969	15.280
1970	17.462
1971	10.079
1972	11.174
1973	10.354
1974	11.061
1975	11.863
1976	10.141
1977	8.520
1978	5.133
1979	6.648
TOTAL	**167.267**

MONTAJE CHASIS

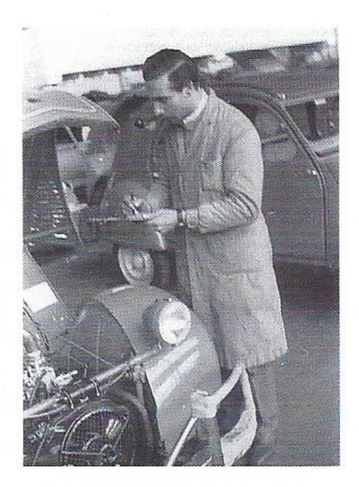
Operarios de la línea de montaje posan junto a un chasis que recién empieza a recibir los diferentes componentes que lo convertirán en un 2CV.



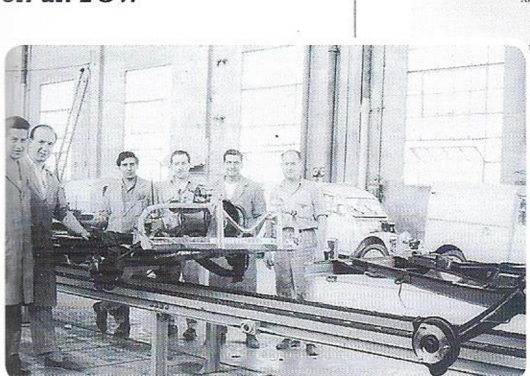


PUBLICIDAD

Los primeros 2CV ensamblados en Jeppener tenían detalles que luego desaparecerían. Es que se armaban a partir del modelo de origen belga, más lujoso que los franceses de la época. Esta es una publicidad de aquél.



Con las denominadas unidades de autocontrol, cada operario hacía su propio control. Pero para una revisión más minuciosa estaban los empleados de la sección Control de Calidad, ubicada en la planta Norte de las instalaciones de Barracas.






PALOMAR

La planta de PSA en la localidad El Palomar, donde hoy Citroën produce el C4 Lounge y el Berlingo. Toda la modernidad de un centro industrial a la altura de los más importantes del mundo.



Las ranas veloces

El 2CV en Europa y el 3CV en Argentina, demostraron poder llevar al límite sus prestaciones, tanto en las pistas como en los terrenos difíciles. Aún hoy se los sigue utilizando en diversas competencias.



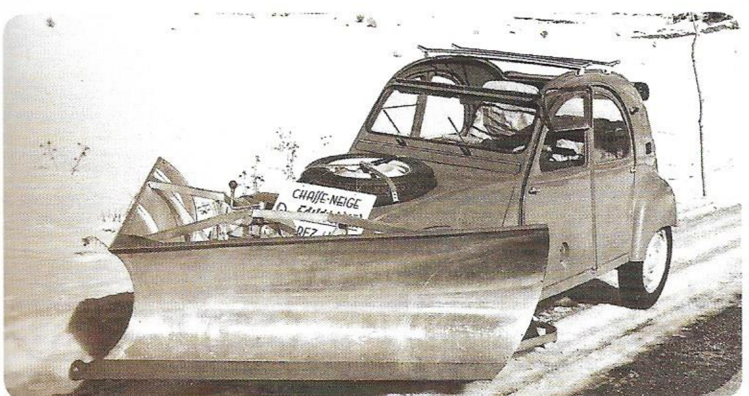
Se puede ir país por país, lógicamente en los que dejó su marca, evaluando la temperatura pasional del medio automovilístico para chequear cómo mide el recuerdo de uno de los modelos más importantes de Citroën. O se puede trazar una línea imaginaria de un punto a otro del planeta para entender lo que genera el cariño y el sentido de pertenencia hacia uno de los autos más emblemáticos de todos los tiempos. De Argentina a Inglaterra, ida y vuelta, acelerador a fondo. En Europa, precisamente en Gran Bretaña, un grupo de amantes del automovilismo se volvieron emocionados tras ver en vivo las 24 Horas del 2CV en Spa Francorchamps, Bélgica. Corría el año 1988 y en apenas un año esos competitivos personajes armaron el Classic 2CV Racing Club. Por eso, en 1989 y con cuatro fechas, se disputó la primera temporada, con carrera inaugural en el mítico Mallory Park, un autódromo situado en la localidad de Leicestershire. En ese momento, con 22 vehículos, una cifra que hoy llega a los 36 autos de competición. Con menos estructura, pero con la misma emoción y entrega, en Argentina también existe una categoría dedicada exclusivamente a este modelo. La Asociación Monomarca Citroën 3CV Competición tiene su calendario anual, con una docena de pilotos que se divierten, compiten y rinden un homenaje a la "rana" en cada fin de semana en varios de los circuitos más importantes de la provincia de Buenos Aires.





FUROR BRITÁNICO

El Classic 2CV Racing Club tiene en su calendario una fecha extraordinaria: las 24 Horas del 2CV, una réplica de la competencia que dio origen al armado de esta organización.



Fue un auto que en Suiza se adaptó para remover la nieve de las calles. Por su parte, en Africa, fue el vehículo preferido de los médicos, por su capacidad para superar todos los caminos.

OFF-ROAD

Las competencias de larga duración y en todo tipo de caminos también fueron escenario destacado para este modelo de Citroën; incluso en el Dakar, la competencia más exigente del planeta.





EL INOLVIDABLE "SAHARA"

Citroën presentó el 2CV Sahara en Mer de Sable, una zona de pruebas militares, en 1958. "Hecho para el desierto", llegaron a coincidir los periodistas especializados de la época. La disponibilidad para el público recién se concedería dos años más tarde, en 1960. Dos detalles lo hicieron extraordinario en ese momento: tracción integral y motorización por duplicado, uno en el sitio habitual y otro en el baúl. El embrague era hidráulico y tenía dos cajas de cambio, aunque unificadas en una sola selectora. La suspensión estaba algo elevada respecto del modelo convencional. El tanque de nafta se dividió, y se ubicó bajo los asientos delanteros, mientras que el auxilio se colocó sobre el capó, debidamente modificado para ese fin.





